N° 529. — 7e Année
(Tous les Jeudis)

29 Décembre 1904
40 Centimes

LA VIE AU GRAND AIR

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina
Musica — La Joie des Enfants

Le Lancement du Caber

(Voir l'article page 1067)

9, avenue de l'Opéra, Paris
Téléph. 280-52 & 280-56
Télég. SOCEDIL-PARIS

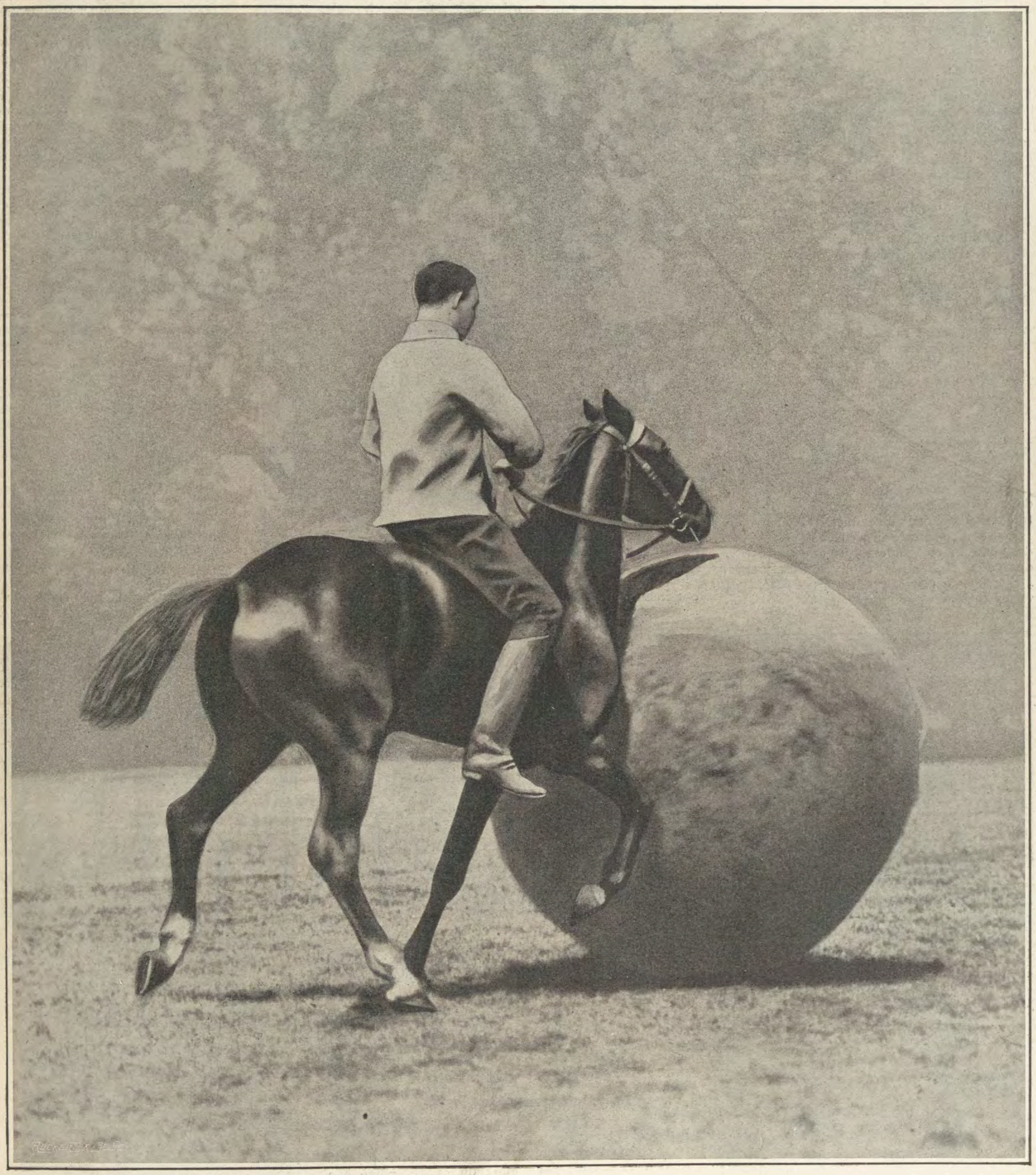
Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

29 Décembre 1904. — N° 329
Pierre Lafitte et Cie, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1er)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cie, 4, RUE SCRIBE, PARIS

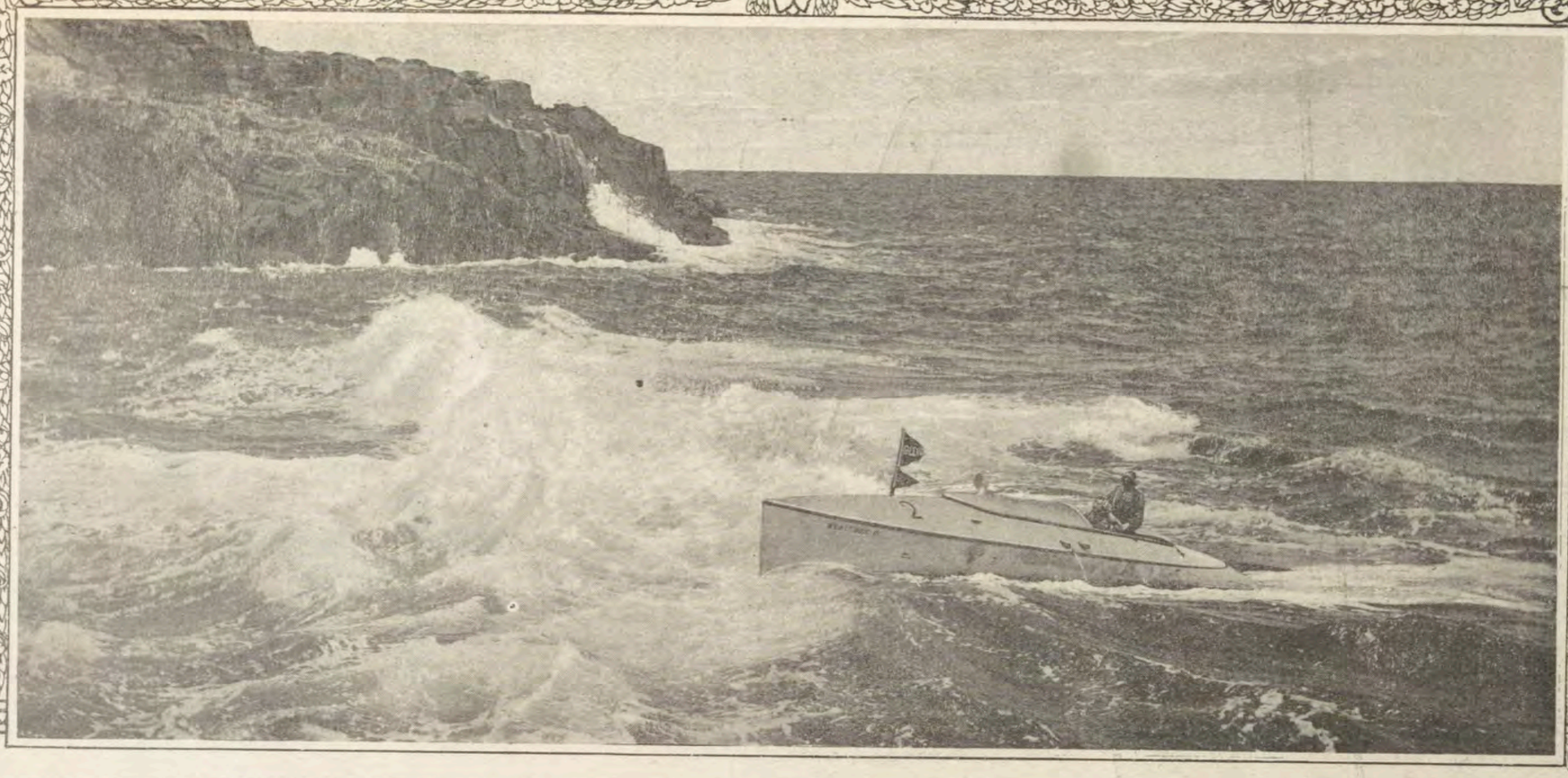
PUBLICITÉ
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . . 1 fr. 50
LA PAGE . . . . . 600 fr.
ENCARTAGE. . . . . 750 fr.



LE PUSHBALL A CHEVAL

C'est le polo joué par des cavaliers montant sans étriers, où le cheval fait l'office du maillet, poussant avec la tête, avec le poitrail ou par des ruades un ballon immense, du modèle des ballons de football association, mesurant 1 *m.* 80 *de diamètre, pesant* 22 *kil.* 500 *et coûtant près de* 700 *francs ! C'est plutôt un numéro de cirque qu'un sport de plein air.* (Voir l'article page 1059).

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES



Aresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

C. L. Charley

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Mon prince... ayez pitié d'un vieux lutteur...
— Vous avez lutté ? Quand ça?
— Tout le temps, pour la vie!

Un cadeau utile aux enfants, nouveauté de l'année.
Mappemonde que les jeunes élèves pourront étudier en allant au collège.

— Quelle idée de m'amener tous les jours à l'Exposition de l'Automobile, puisque nous n'en avons pas...
— C'est précisément pour que vous m'en choisissiez une !

—Il y a des merveilles, cette année, à l'Exposition de l'Automobile...
— Vous êtes amateur et acheteur?
— Pas encore... mais j'attends un héritage !

EMBROCATION ATHLÉTIQUE MÉRÉ
RECOMMANDÉE
Pour assouplir et fortifier les nerfs ou les reposer après un exercice violent.
COMPLÉMENT INDISPENSABLE de l'entraînement AUX SPORTS

Phcie P. MÉRÉ à ORLÉANS

le Flacon 1f 50
Franco Gare 2f 10.
3 FLACONS Franco Gare 5f

LES CAPSULES SIBÉRIENNES

où sont heureusement groupés la bienfaisante Essence du Hêtre, l'Arrhénal (arsenic rendu docile), *stimulant de la respiration pour l'effort*, et le Phosphate nutritif, constituent le médicament favori du monde thérapeutique contre la délicatesse ou les lésions des bronches, sûr protecteur de la poitrine contre les assauts de l'hiver.

EN VENTE : 3 *fr. le flacon dans toutes les Pharmacies*

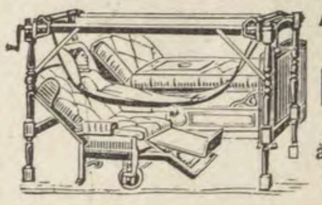
DÉPOT : Pharmacie de 1re Classe de BEAUMONT-s/-SARTHE (Sarthe)

HYGIÈNE de la TOILETTE

Les qualités désinfectantes, microbicides et cicatrisantes qui ont valu au
COALTAR SAPONINÉ Le Beuf
son admission dans les Hôpitaux de la ville de Paris le rendent très précieux pour les soins sanitaires du corps, lotions, lavage des nourrissons, soins de la bouche qu'il purifie, des cheveux qu'il débarrasse des pellicules, etc.
Le flacon, 2 fr., les six flacons, 10 fr.
DANS TOUTES PHARMACIES
Exiger sur l'étiquette du goulot du flacon la signature FERD. LE BEUF en rouge

PRENEZ GARDE, Madam
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, *et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expédié franco par le* LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10
TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN
— Avoir soin de bien spécifier : *Thyroïdine Bouty.* —

LIVRES TRÈS CURIEUX ET CATALOGUES
L. ST. EDITEUR. boîte 288. Bruxelles



APPAREIL pour soulever et transporter les Malades
S'adaptant à tous les Lits
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
à Paris, 10, Rue Hautefeuille
LES PLUS HAUTES RECOMPENSES
Envoi Franco du Catalogue.

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue.
GUÉRISON RADICALE
et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

23, Avenue de la Grande-Armée
PARIS
Automobiles
RICHARD-BRASIER
PREMIER des Éliminatoires Françaises
GAGNANT de la
Coupe GORDON-BENNETT (1904)

Elixir Tricard

Le flacon, 3 fr. franco
SOUVERAIN REMÈDE des COLIQUES DU CHEVAL
MEO D'ARGENT
Exp. Int. Hygiène Paris 1904

Coliques

CET ELIXIR guérit les coliques de toute nature.
Sous son action bienfaisante les douleurs atroces *s'apaisent*, les fermentations gazeuses *cessent*, *disparaissent*, aussi
Tout Éleveur, tout Agriculteur,
Tout Industriel, tout Propriétaire,
même d'un seul cheval, doit avoir chez lui, en réserve, un flacon d'Elixir TRICARD, s'il veut se prémunir contre la si soudaine apparition des coliques et de leurs si désastreuses conséquences.

Le médicament agit

Guéri!

A. TRICARD, MÉDECIN-VÉTÉRINAIRE
10, rue Trézel-Prolongée (Levallois-Perret)

LES SIX JOURS DE NEW-YORK

L'épreuve des Six Jours de Madison-Square est, sans contredit, la plus grande course et la plus dure de celles qui figurent au calendrier des épreuves cyclistes. Notre collaborateur Robert Coquelle, qui a assisté à la course de bout en bout, a bien voulu écrire, pour les lecteurs de la Vie au Grand Air, *l'article que nous publions ici, accompagné de quelques photographies intéressantes.*

Root et Dorlon, les vainqueurs de la Course des Six Jours.

L'ÉPREUVE cycliste de six jours qui chaque année se déroule à New-York, sur le plancher de Madison-Square Garden, s'est encore une fois terminée par une victoire américaine.

Et pourtant, sur le papier, nous n'eûmes jamais une meilleure chance de triompher. L'homogénéité d'une équipe formée de deux gaillards tels que Gougoltz et Petit-Breton, l'abandon du grandissime favori, Robert Walthour, semblaient mettre deux atouts sérieux dans notre jeu.

Hélas ! au sprint final, l'école américaine a encore eu le dernier mot et c'est un tout jeune coureur — pas un inconnu cependant — qui a eu l'insigne honneur d'inscrire son nom à la suite du glorieux palmarès qui comprend entre autres célébrités universellement connues : Charles Miller, Harry Elkes, Macfarland, Walthour et Leander.

Jusqu'au dernier tour cependant les couleurs européennes furent vaillamment défendues.

Une équipe formée au pied levé du jeune Belge Vanderstuyft et du petit Hollandais Stol, le « chasseur de primes » que nous vîmes cet été sur nos pistes parisiennes, tint bon jusqu'à la fin et ne succomba que de deux longueurs, battue par un sprinter qui doit être terriblement vite au cœur de la saison.

Root est âgé seulement de 21 ans. Son équipier, qui m'a paru bien moins bon, n'en a que 19. Comme tant d'autres, Root a commencé par être amateur. En 1902, il s'est partagé avec Marcus Hurley, le champion du monde actuel, les principales courses réservées aux « purs ». Il tourna « pro » fin 1902, de façon à pouvoir participer aux Six Jours. Son équipier était Galvin. Le team ne put aller jusqu'au bout.

L'an dernier, Root avait fait choix de Dorlon comme partenaire. Encore une fois, les deux « benjamins » de l'épreuve ne purent achever la semaine.

Cette année, Dorlon a pu rester six jours en selle, bien qu'à certains moments, il parût tout à fait au bout de son rouleau Il est même à présumer que si le train avait été un peu plus dur dans les dernières 48 heures, Dorlon eût encore abandonné la partie. Puisque nous parlons de Dorlon, rappelons que c'est lui qui gagna en 1903 un handicap, pour le moins original puisqu'il comportait comme premier prix un « buggy » flanqué d'un délicieux poney. Inutile de dire que Dorlon, qui ne roule précisément pas sur l'or, s'est empressé de « laver » cheval et voiture et de passer dans le clan des professionnels.

Une autre figure curieuse des Six Jours est celle de l'Irlandais Keegan. En voilà un qui n'a pas nos compatriotes en odeur de sainteté. Pour ses concurrents, il est d'une rosserie à rendre des points au lutteur Schackmann — l'étrangleur cher à notre confrère Manaud. Il les accroche, les coupe et les flanque par terre avec une désinvolture sans pareille.

Il n'en es pas moins très aimé du public, parce que Irishman. Il s'est d'ailleurs rendu intéressant. Etant tombé le premier jour, n'a-t-il pas eu l'astuce de se col-

Moran, le complice de Walthour dans la grève de Madison-Square.
Ils sont disqualifiés tous deux pour un an.

Pendant six jours et six nuits. M. Ed. Spooner, reporter new-yorkais, frappe sur sa machine à écrire. Il ne se nourrit que de café au lait.

Miss Gast, recordwoman de l'heure du monde, qui faisait des exhibitions quotidiennes pendant la Course des Six Jours.

Le campement des Européens pendant la Course des Six Jours. Au premier plan, Stol. Derrière lui, Gougoltz.

ler au beau milieu de la figure un pansement maintenu par deux bandelettes placées en croix de façon à faire croire qu'il avait le nez cassé et surtout pour apitoyer le public et le directeur du vélodrome sur son triste sort. Bien entendu, il n'avait rien.

On a maintes fois décrit l'aspect intérieur de Madison-Square Garden durant la légendaire épreuve de 142 heures. Ce sont toujours les mêmes bonshommes qui gravitent autour des coureurs : soigneurs vêtus de maillots généralement crasseux ; managers armés de mégophones à l'aide desquels ils correspondent nuit et jour avec ceux qui tournent ; outsiders venus d'on ne sait où et s'accrochant désespérément à un poulain de façon à être hébergés « gratis pro Deo » pendant six jours et six nuits, et tout autour une foule compacte, gesticulant, sifflant et

criant à en perdre haleine. Dans un coin, un espace réservé à la presse. Au milieu, un monsieur pianote sur une machine à écrire. Tant que les coureurs actionneront leurs manivelles, lui tapera sur sa machine. Jamais il ne dort. On a essayé de le battre pour ce genre de travail, mais on y a eu vite renoncé. Comme nourriture, quelques tasses de café au lait. Pour... ce que vous devinez, Terront avait imaginé la chambre à air. Spooner, lui, se contente du vulgaire seau hygiénique qu'il range sous son comptoir.

Afin de couper la monotonie de l'épreuve — on ne peut exiger des coureurs le démarrage à jet continu — on a inventé les courses de vitesse et les exhibitions. Un soir, c'est le match Kramer-Friol — glissons ! — le lendemain, c'est un merveilleux handicap d'amateurs qui passionne les assistants autant, sinon plus qu'une course de professionnels. Un nègre appelé Dove ne consent à quitter la piste qu'après qu'un garçon de café, traversant la piste, l'a jeté involontairement par terre. On lui fait au bras droit quelques points de suture et il recommence ses exhibitions pendant que dans une boule gigantesque placée au milieu de la pelouse, un motocycliste fait l'écureuil pétaradant la tête en bas, à 40 kilomètres à l'heure.

C'est une jeune femme, Miss Gast, recordwoman qe l'heure qui fait chaque jour une exhibition.

C'est la troisième traversée que je fais à l'occasion des Six Jours. J'en ferai volontiers une quatrième, car réellement la scène mérite d'être vue.

ROBERT COQUELLE.

Gougoltz et Vanderstuyft récupèrent leurs forces avec un excellent consommé.

Petit-Breton se fait masser avant de se remettre en piste.

Dorlon préfère une bonne côtelette.

L'AUTOMOBILE DÉMOCRATIQUE

Le taximètre automobile.

Le « taximètre » a fait son apparition sur les automobiles, ou du moins vient d'être mis en essai sur un des véhicules à moteurs qui font le service du public parisien. Le tarif est le même que celui des vulgaires sapins qui circulent à Paris. C'est la démocratisation de la locomotion mécanique.

Un fabricant ingénieux !

La contravention « au vol » n'est pas le souci du chauffeur qui vient d'imaginer la singulière voiture que nous représentons ici. Son véhicule ne nécessite pas un grand matériel d'usine. Quatre planches, un cadre de treillage, une bêche comme levier de changement de vitesse, l'amusant pince-sans-rire n'en demande pas davantage.

LE PUSHBALL A CHEVAL

Où s'arrêtera la passion des excentricités sportives ? C'est d'Amérique encore que nous vient ce nouveau sport : le pushball à cheval.

Le polo ne suffisait pas ; et comme les athlètes américains avaient inventé le pushball, les fervents du polo ont tenu, eux aussi, à pratiquer à cheval ce jeu bizarre, beaucoup moins « sportif » que le football et certes moins élégant que le polo.

Le pushball à cheval.

Le pushball à cheval est une sorte de polo qui se joue avec un ballon colossal qui ne mesure pas moins de 1 m. 80 de diamètre, et pèse 22 kil. 500.

Les lecteurs de la *Vie au Grand Air* connaissent beaucoup mieux que moi certainement les règles du football association. Imaginez que le ballon soit une sphère colossale mesurant 1 m. 80 de diamètre et pesant 22 kil. 500, et vous aurez le jeu de pushball. Ce sport a été surtout pratiqué en Amérique, et un peu en Angleterre, mais les Parisiens ont pu se rendre compte de ce qu'il était, lors d'une des sportives Revues de fin d'année que donne chaque saison le Nouveau-Cirque ; l'équipe Footit et Chocolat eut l'idée d'introduire sur la piste du cirque le pushball à pied et à cheval. Et c'est bien plus un numéro de cirque qu'un jeu sportif.

Les Américains jouent le pushball, montés sur des poneys de polo sellés seulement d'une couverture ; il faut, certes, des chevaux bien habitués à recevoir cet immense ballon dans les fesses ou dans la tête ; le dressage a dû être assez long, car peu de chevaux s'habituent facilement à un pareil exercice. Les cavaliers, eux aussi, ont un certain mérite, car ils montent « à l'indienne » sans étriers.

On a dit, et sans trop de raison, que le polo était un jeu dangereux ; à coup sûr, un joueur maladroit peut envoyer son maillet dans la figure d'un adversaire ou sur le nez d'un cheval. Avec le pushball les chances d'accidents sont plus grandes : supposez qu'au moment où un cavalier amène son cheval à reculons sur le ballon, et prêt à l'envoyer d'une ruade dans la direction du but, un autre cavalier arrive au galop droit sur le ballon ; il y a de grandes chances pour que le second cheval reçoive dans la tête ou dans le corps la ruade du premier.

Les Américains, en adoptant cette nouvelle méthode de jouer au polo, n'ont cherché que le « spectacle ». C'est un jeu qui, je crois, s'implantera difficilement chez nous.

Le jeu du pushball est donc dangereux, et c'est pour cela même qu'il a plu aux Américains. Regardez, par exemple, le football qu'ils pratiquent et lisez au lendemain d'un match le compte rendu des coups qui ont entraîné chez certains joueurs des blessures les mettant en danger de mort.

C'est pour cela qu'en France les sportsmen s'intéresseront plus au classique cheval de cirque qui joue au ballon, le poussant avec son nez ou l'envoyant au loin d'une ruade, qu'à une mêlée de cavaliers forcément inélégants fonçant sur un ballon immense.

P. M.

Un but.

Les cavaliers foncent au galop sur le ballon et cherchent soit en le poussant, soit en faisant ruer leurs chevaux, à l'envoyer dans la direction du but.

L'attaque.

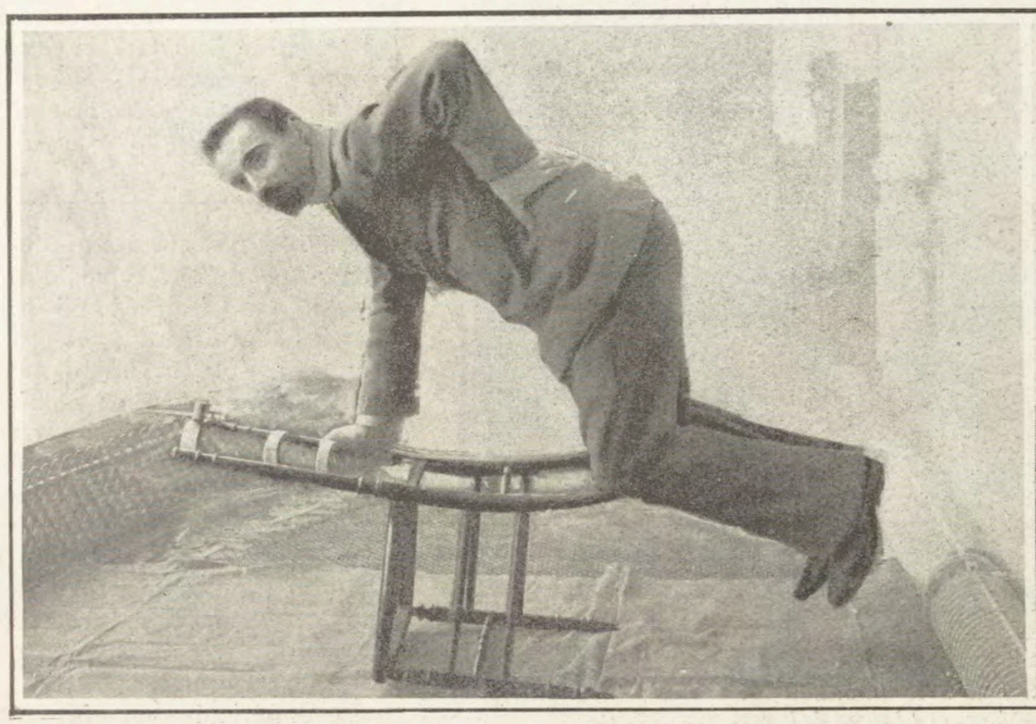
Les joueurs sont accouplés par deux et chargent le ballon ; un joueur du team adverse vient s'intercaler pour faire changer de direction le ballon.

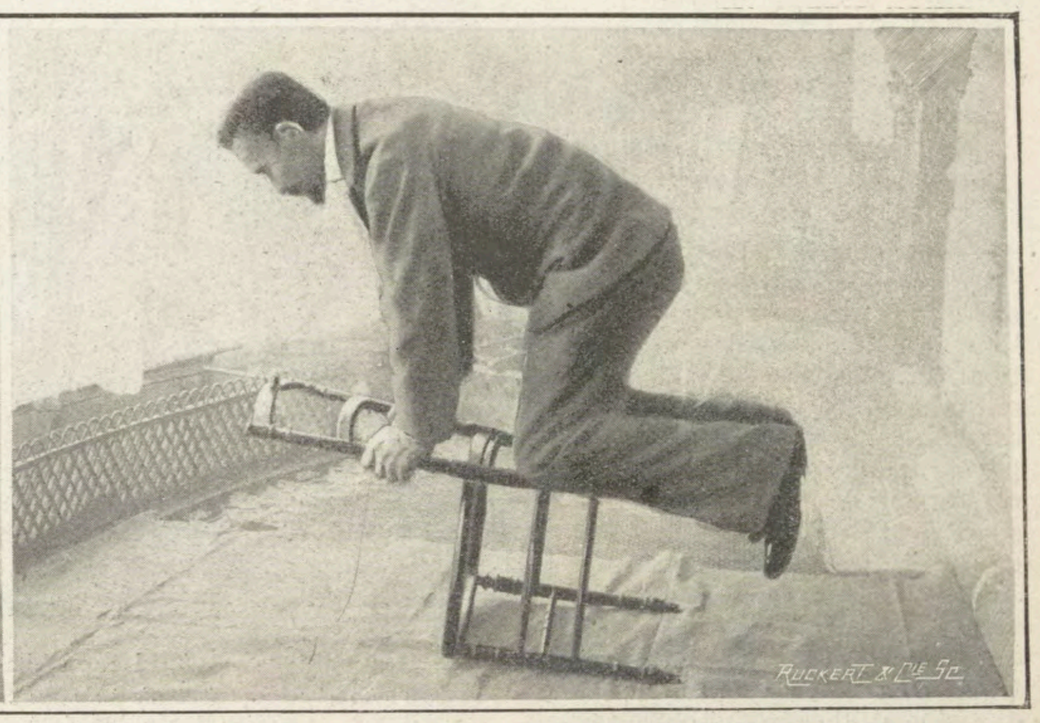
Une mêlée.

Les deux teams se trouvent réunis autour du ballon, les cavaliers poussent à fond leurs chevaux attention aux coups de pied !

L'acrobatie de salon - La chasse au bouchon

Sur le plancher, posez une chaise horizontalement. Sur le plus haut barreau du dossier de la chaise, placez un morceau de sucre ou un bouchon; installez-vous aussi commodément que possible ensuite, les deux genoux sur l'extrémité des pieds de la chaise, les mains sur les montants. Le problème consiste à attraper le morceau de sucre avec les dents. Plusieurs solutions sont possibles, comme le démontrent péremptoirement les photographies ci-dessous.



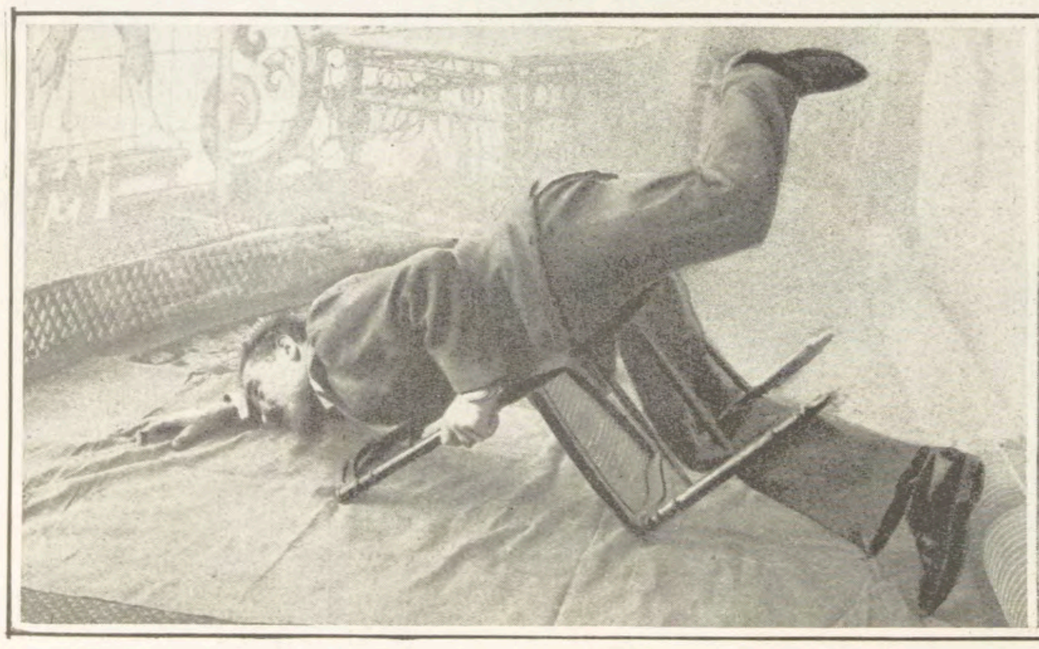


Vous étant installé, comme indiqué plus haut, vous vous apercevez bientôt que la position, pour être peu confortable, n'est pas non plus d'une solidité à toute épreuve.

Vous tentez alors — fatalement — de vous consolider, en appuyant non seulement les genoux, mais les jambes sur les pieds de la chaise. — Erreur! Fatale erreur! — Le bouchon s'éloigne de vous...

Vous reprenez la première position, non sans trembler violemment, de telle sorte que votre bouchon tombe à terre, où vous cherchez à le rattraper et où vous risquez fort de le suivre bientôt.....

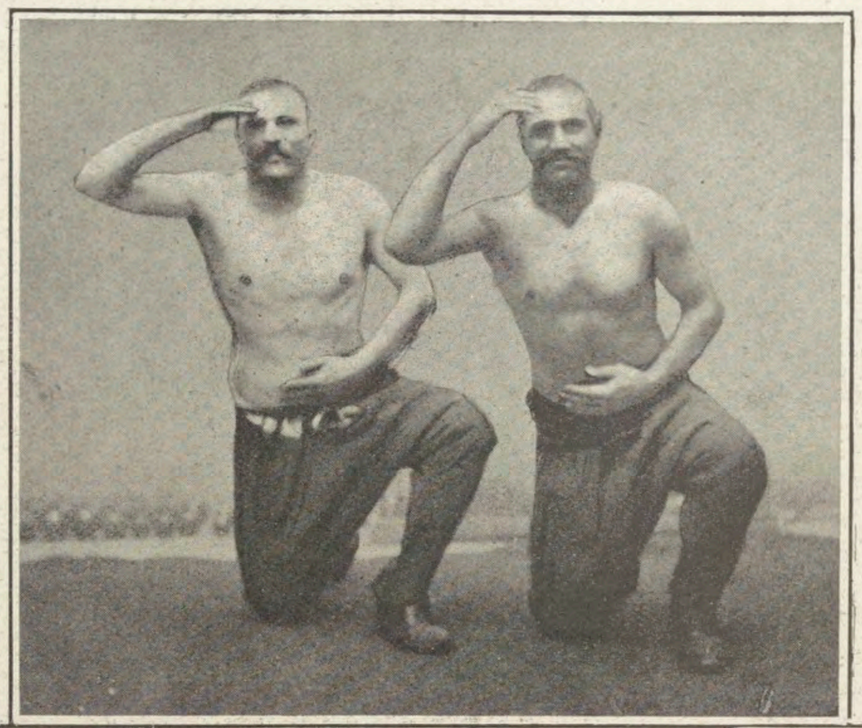
...si vous n'apprenez à maintenir un équilibre savant qui retienne en arrière la partie lourde de votre individu, tandis qu'avançant élégamment la tête, vous cueillez, des lèvres, le bouchon convoité.



Deux solutions non prévues plus haut, mais possibles toutes deux, de ce problème difficile.
N. B. — Mieux vaut tomber assis!...

LA LUTTE TURQUE A PARIS

La présence à Paris des lutteurs turcs venus pour prendre part aux épreuves de la Ceinture d'Or a donné au public parisien l'occasion de faire connaissance avec cette lutte spéciale : la lutte turque, qu'il ignorait assez généralement. Nous avons eu l'occasion de parler incidemment de cette méthode spéciale de combattre qui n'a aucun rapport avec celle que les professionnels du tapis pratiquent chez nous Quelques explications complémentaires ne sont pas sans intérêt. Les photographies feront mieux comprendre ce genre de lutte.



Le salut en lutte turque.
Préliminaire de toute rencontre.

LES Turcs ont, on le sait, une façon de lutter toute différente de la nôtre. Chez eux toutes les prises sont bonnes. Au contraire, plus elles sont mauvaises, plus elles sont douloureuses, plus elles ont de valeur.

Alors qu'en France, en aucun cas, on ne doit « passer la jambe » ou s'emparer d'une jambe, en Turquie, ces prises jouent un rôle capital. Prenez l'adversaire comme vous l'entendrez, peu importe pourvu qu'il cède. Sous ce rapport, la lutte turque a de grandes analogies avec la lutte libre, sport national des gymnastes suisses.

Les Turcs portent, pour lutter, un pantalon de gros cuir bien fixé à la taille et descendant jusqu'au-dessous du genou. Ce vêtement rudimentaire est imprégné d'huile, ce qui lui donne une certaine élasticité.

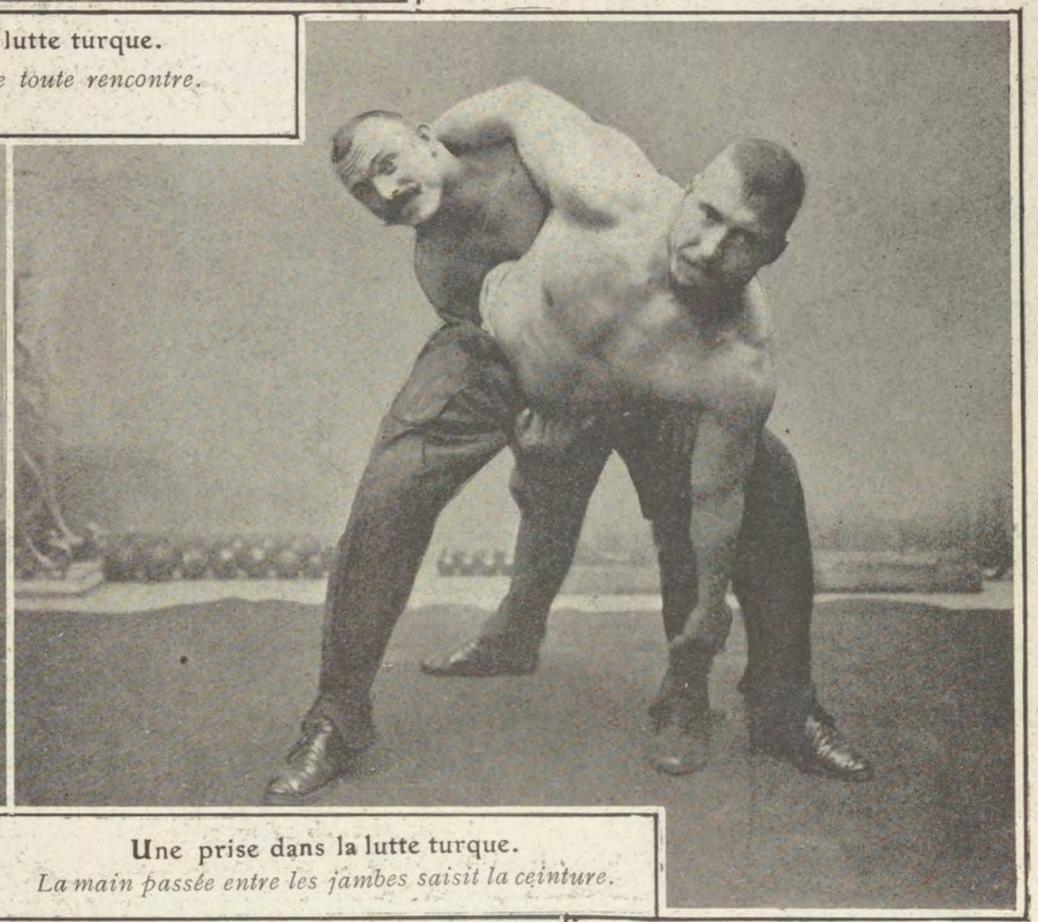
Avant de lutter, les hommes s'oignent le corps, de la tête aux pieds, d'une épaisse couche d'huile. Cette précaution a pour but de rendre les prises moins efficaces et, à ce sujet, une remarque est nécessaire.

Tous les amateurs qui pratiquent la lutte, savent combien il est difficile d'assurer une prise sur un homme dont la peau est en moiteur. A plus forte raison, quand le degré de sudation est plus intense, est-il nécessaire d'accomplir un effort beaucoup plus grand pour serrer son adversaire.

La présence de l'huile sur le corps rend extrêmement sensible cette particularité. Elle oblige le lutteur à s'employer à fond dès le début de la rencontre, qui de ce fait devient très pénible du commencement à la fin.

La lutte turque comporte un salut dont le cachet tout oriental ne va pas sans une certaine naïveté.

Crochet intérieur et prise de tête en dessous.
Coup très redoutable pour l'adversaire.



Une prise dans la lutte turque.
La main passée entre les jambes saisit la ceinture.

Double prise de bras en assurant l'immobilité par une prise entre les jambes.

Les deux adversaires s'avancent en sautant et en frappant leurs cuisses avec leurs mains. Après avoir mis un genou en terre et fait simulacre de porter à leur front un peu du sable qu'ils foulent, ils se dirigent vers l'outre en peau où ils puisent l'huile dont ils vont se couvrir le corps.

Après quoi, ces préliminaires qui nous font sourire terminés, les hommes s'empoignent.

La lutte debout ne se poursuit jamais longtemps, et cela se conçoit ; la facilité avec laquelle les adversaires s'attrapent les jambes conduit presque immédiatement à lutter à terre.

Le machiavélisme le plus raffiné pousse le Turc à combiner des prises de jambes très compliquées.

Les hommes au tapis sont

LA CEINTURE D'OR

LA CEINTURE D'OR. — LA LUTTE FINALE ENTRE PAUL PONS ET RAOUL LE BOUCHER

La Ceinture d'Or s'est terminée jeudi par la rencontre qui a mis en présence Paul Pons et Raoul le Boucher. Pons a conservé la Ceinture, résultat absolument régulier, puisque c'est le meilleur homme qui a gagné. Son adversaire, dont les progrès s'affirment chaque année, est au reste bien près de notre Champion national du titre duquel il héritera certainement. L'instantané qui précède a été pris au moment où Pons saisit Raoul en ceinture arrière. Laurent le Beaucairois, qui n'avait pas pris part au tournoi, a lancé à Pons un défi pour la Ceinture ; mais, après une lutte qui a duré deux soirées, il a fini par être tombé.

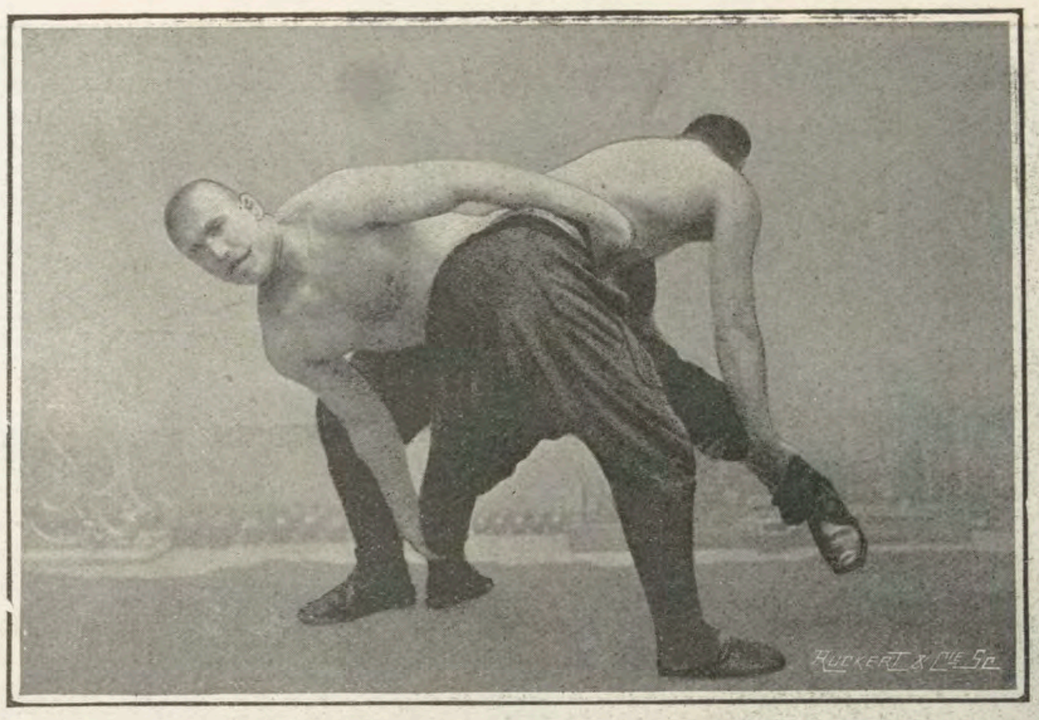
Prise d'épaules avec crochet intérieur.

noués, enchevêtrés à ce point qu'un spectateur inhabitué à cette lutte terrible ne sait jamais quel est celui des deux adversaires qui est menacé.

La force est la qualité dominante du lutteur turc; la souplesse n'entre chez lui que très peu en ligne de compte.

Les différents instantanés de lutte turque que nous avons pris au gymnase Lacreuse, et que nous reproduisons ici donneront à nos lecteurs une idée exacte de la façon dont procèdent Madrali-Ahmed et Mustapha Mehmédof, dans leur pays.

Sauts croisés, — ou tout au moins ce qui y ressemble — crochets intérieurs et extérieurs, tout est bon, pourvu que l'adversaire



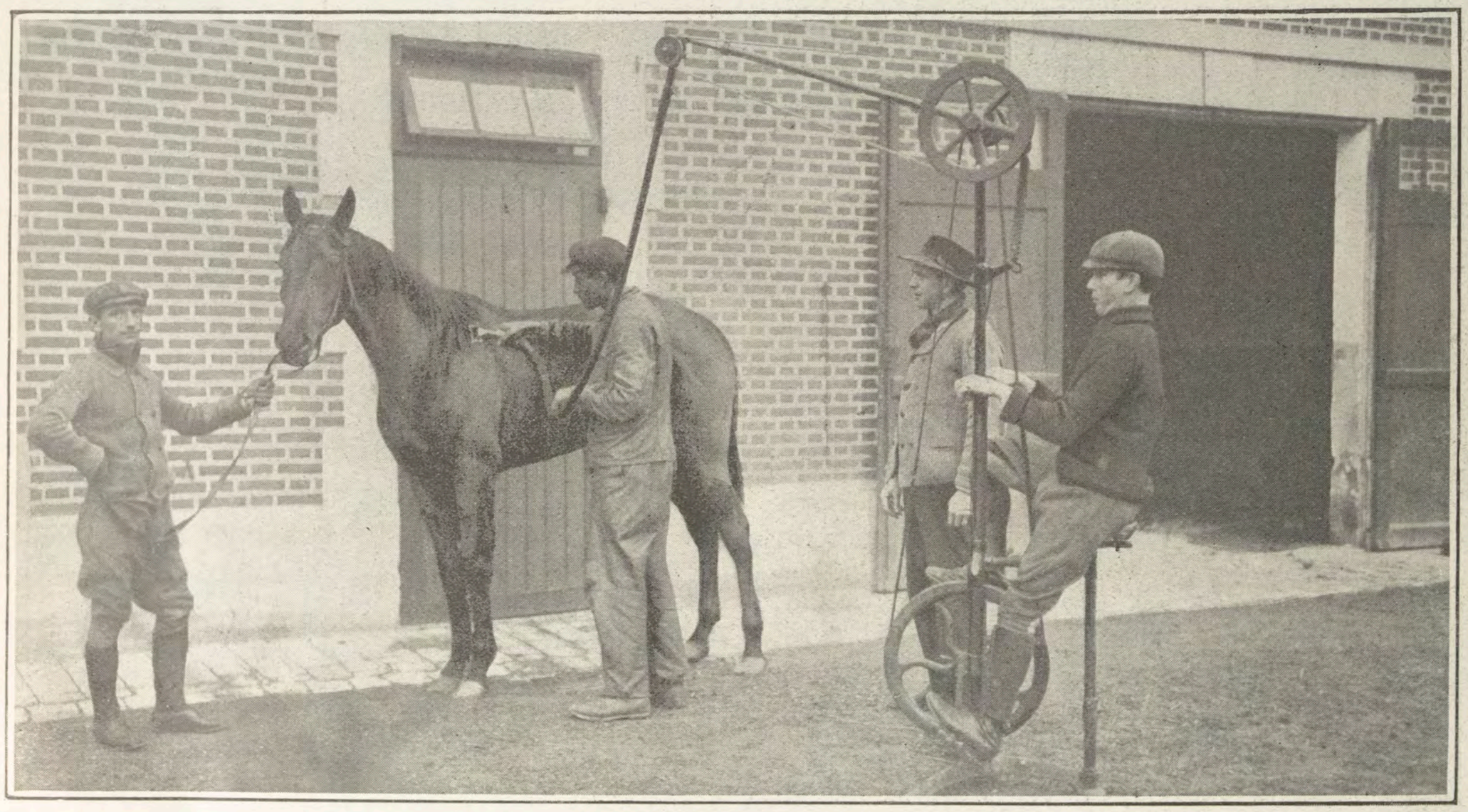
Ceinture de côté avec prise de jambe et sa parade.

cède. Le lutteur turc ne dédaigne pas, tant s'en faut, ce que nous appellerons volontiers les petits coups de « canaille ». Yousouff, de fameuse mémoire, nous donna jadis, au Cirque d'Hiver, un échantillon de son savoir-faire dans ce genre. Il fallut descendre dans le ring, et lui faire lâcher prise à coups de canne, ce qui ne parut pas l'émouvoir autrement.

Les lutteurs, chez nous, prennent plus de formes, et la liste des coups défendus est plus longue qu'en Turquie. De ce fait, la lutte telle que la pratiquent les Pons et les Raoul le Boucher est certainement moins naturelle, et surtout plus artificielle. Le tactique intervient plus souvent que la force, tandis que le contraire se produit en Turquie, où nous trouvons la lutte libre dans toute sa splendeur, mais aussi avec toute sa cruauté.

FIORAVANTI.

LA TONDEUSE-BICYCLETTE POUR CHEVAUX



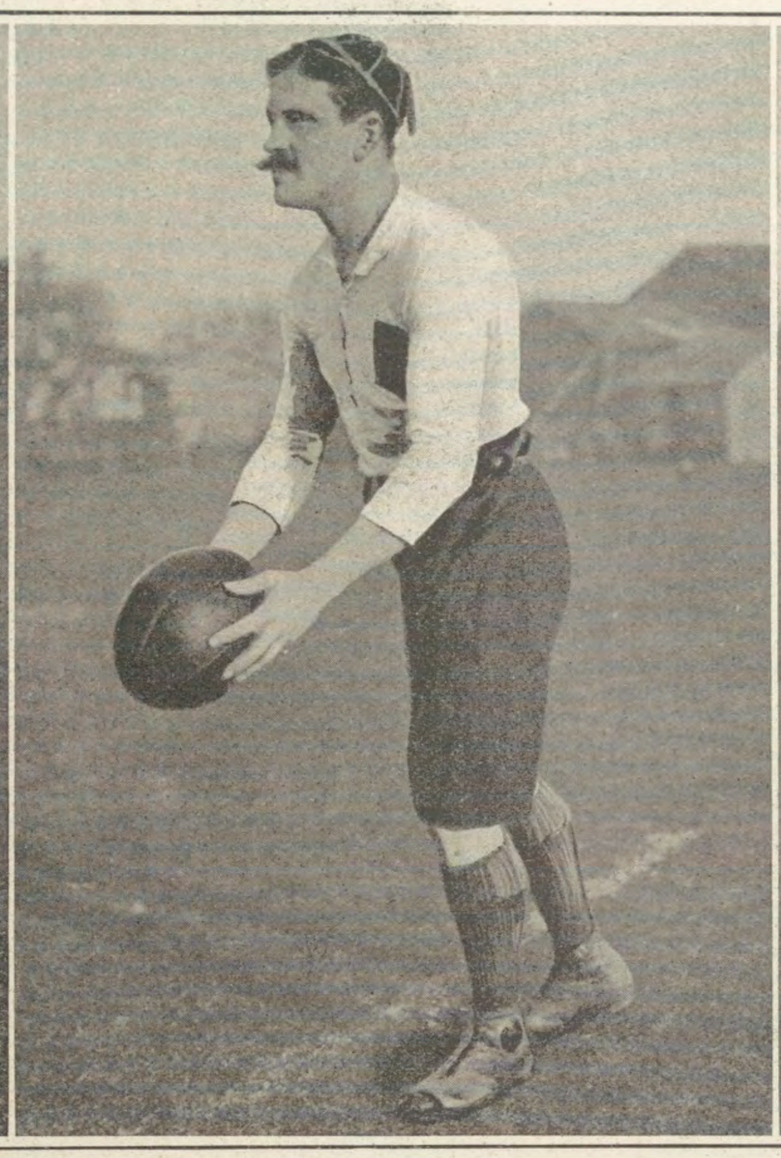
L'application de la bicyclette à la tonte des chevaux.

Autrefois, on tondait les chevaux aux ciseaux — c'était une spécialité des "romanichels" hongrois qui venaient chaque saison en France — puis vint la tondeuse à mains, puis la tondeuse à pied, puis la tondeuse mécanique et enfin la tondeuse électrique. Quand on n'a point de moteur à sa disposition, il est simple d'en trouver un : une roue à gorge mue par des pédales de bicyclette, comme le montre notre photographie prise l'autre jour dans la cour de l'écurie Leigh, à Chantilly On peut voir qu'il est facile de transformer une bicyclette en un moteur. L'instrument est, paraît-il, fort pratique et donne d'excellents résultats.

L'ÉQUIPE DU STADE BORDELAIS

Laffitte

Avec deux f.c Revient du service militaire. Un des terribles dribbleurs de l'équipe, qui, en plus, s'est fait une spécialité des sorties.

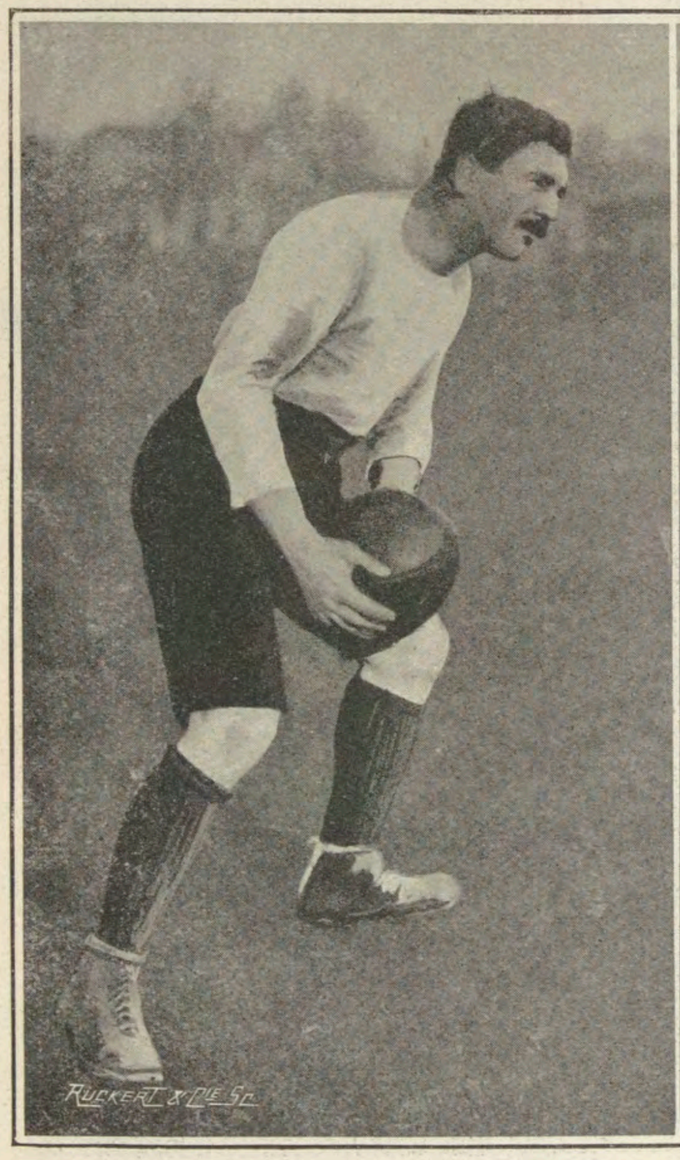


Kurtz

Capitaine de l'équipe où il joue trois-quarts centre. Merveilleux tacticien qui secoue son équipe et la fait donner terriblement. Champion de natation.

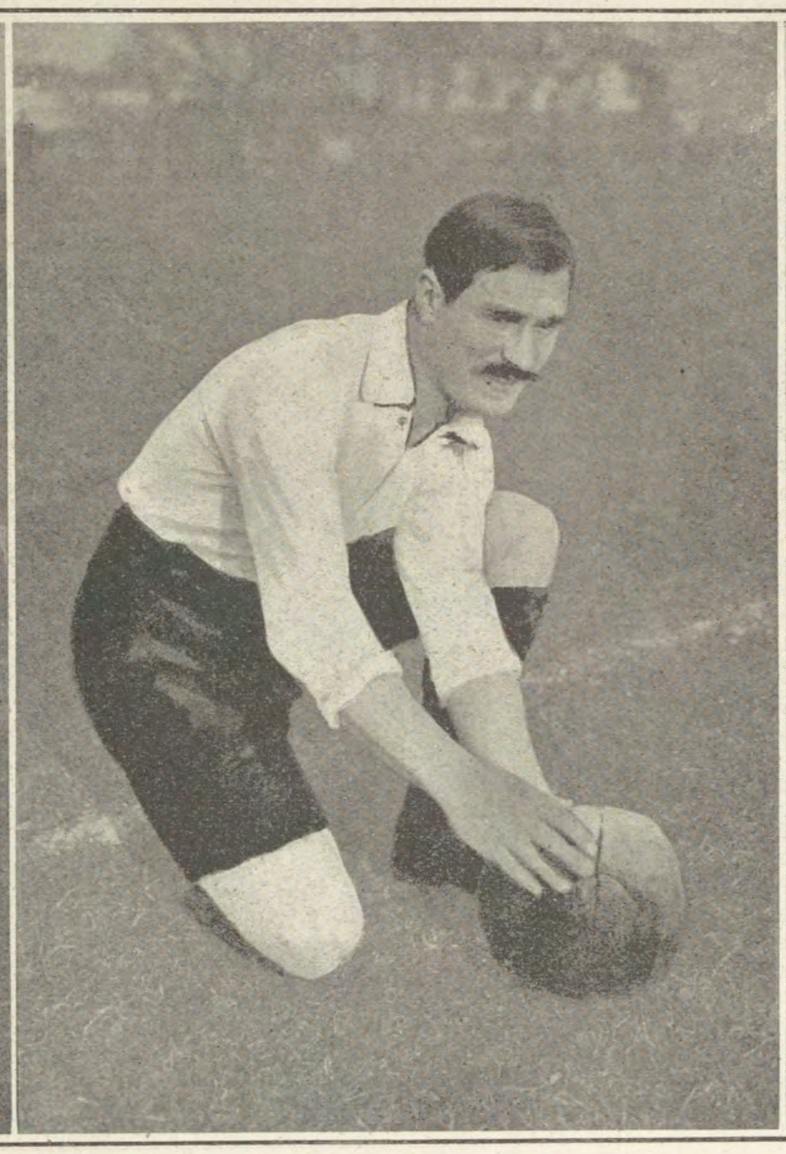
Deltour Carlos

Avant. Doyen de l'équipe (41 ans) et doyen des champions de France de football et des champions d'aviron de France et d'Europe.



Tilh

Un boulet quand il part de l'aile où il joue trois-quarts. Le plus vite de l'équipe, qui l'accuse, lui aussi, d'être trop doux dans l'attaque.



Dufourcq

Avant. Joueur complet, sec, musclé et rapide. Suit bien le ballon, lorsqu'il le tient, et entre dans les masses ennemies avec un brio et une énergie peu communes.

Mulot

Avant. Une mécanique admirablement réglée qui fournit pendant toute la partie un travail régulier de dix chevaux-vapeur sans jamais s'essouffler.

Froustey

Avant. Un des plus jeunes de l'équipe, étudiant en médecine, qui opère au rugby avec vitesse et force. 78 kilos. 20 ans.

Jean Guiraut

L'arrière. Une des gloires de l'équipe. On le reconnaît comme le meilleur arrière de France depuis qu'en jugea ainsi l'arbitre de la Rugby Union qui arbitrait l'année dernière le Championnat de France. 19 ans. Pèse 85 kilos. Un taureau.

Herschell

Anglais. A joué en 1897, en Angleterre, dans les matches de football du comté de Cheshire. Depuis huit mois au Stade Bordelais. Vice-capitaine, ligne d'avant.

Bruneau et Laporte

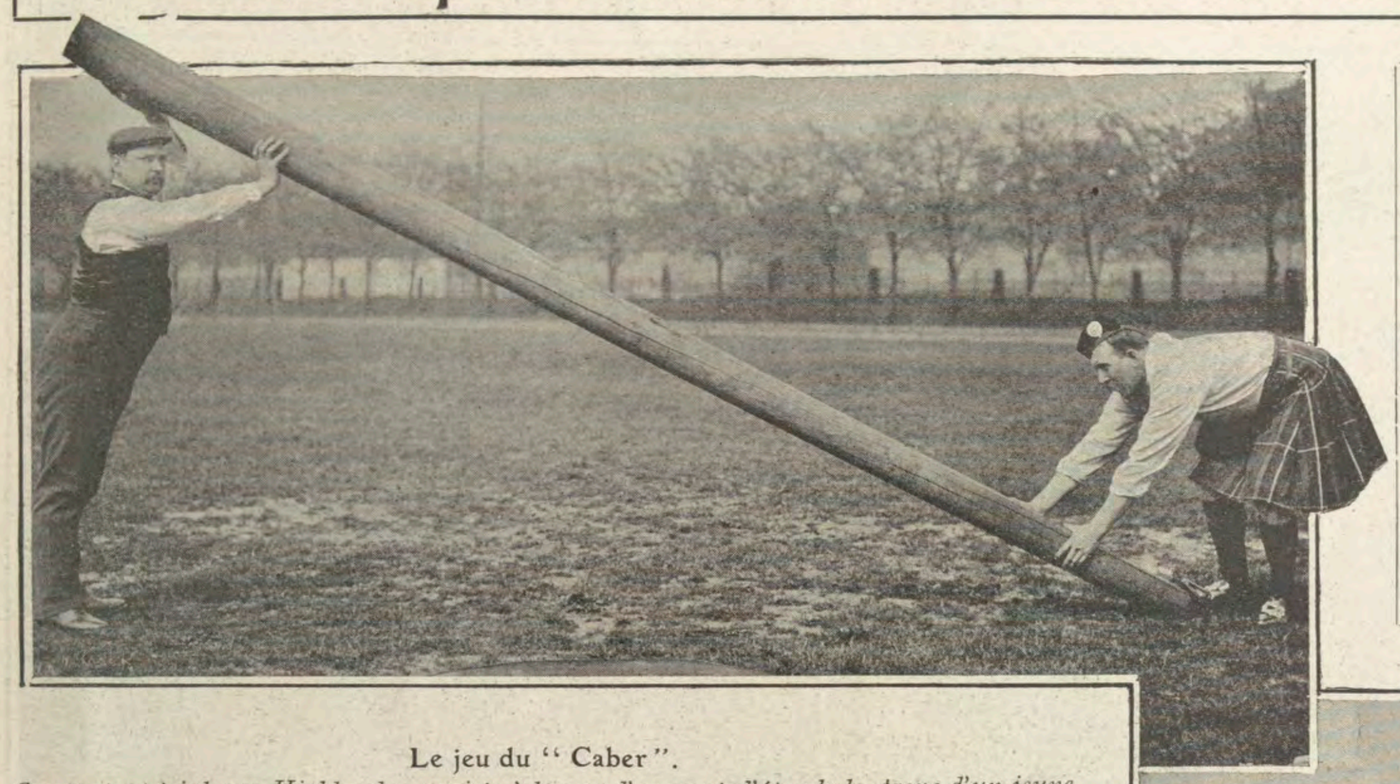
Un trois-quarts centre, qui court plié en deux et s'insinue comme un rat dans les lignes ennemies, et un très vieux joueur du Sud qui a appris en Angleterre avec les « Old Boys », de Liverpool, la froide tactique du rugby.

Mazières et Lacassagne

Deux demis. L'un est petit, très dur au mal; on peut le tuer à moitié, il est toujours là quand même. L'autre, élève de Rachon, est très fin, très vite. Un peu trop personnel.

Les Sports bizarres - Le lancement du "Caber"

Non seulement les nations, mais aussi leurs provinces possèdent pour la plupart des jeux particuliers dont elles s'enorgueillissent. Pendant longtemps, la Pelote passionna les seuls Basques. On nous annonce comme prochaine l'installation d'un terrain de Balle au Tamis, sport aussi cher aux sportsmen du Nord que peu connu des Parisiens. La Poule est goûtée par les Normands. Les Landais pratiquent la course aux échasses. Et si nous passons la Manche, nous trouvons, en Ecosse, le lancement du « Caber » où se sont spécialisés les gens vigoureux des hauts plateaux. Le jeu du caber est encore assez peu répandu. Néanmoins c'est un sport original et c'est pour cette raison que nous avons cru intéressant de le présenter à nos lecteurs.



Le jeu du " Caber ".

Ce sport, spécial aux Highlands, consiste à lancer d'un coup d'épaule le tronc d'un jeune sapin ou d'un jeune mélèze, dépouillé de ses branches. Personne ne peut sans aide le lever jusqu'à son épaule, car ce tronc pèse souvent jusqu'à cent kilogrammes et a quinze pieds de long.

Ne cherchez pas, ami lecteur, dans un dictionnaire anglo-français la traduction de ce mot « caber »; vous le feuilletteriez en vain. C'est un terme du cru qui désigne un jeune tronc de sapin ou de mélèze dépouillé soigneusement de ses branches, choisi droit et régulier, du poids de deux quintaux anglais et mesurant quinze pieds (4 m. 87 et demi). Le jeu, très cher aux jeunes Ecossais des Hautes-Terres, — il n'a pas dépassé le sud du Frith of Forth et n'est connu ni des Lowlands, ni des Borders — consiste à placer cette lourde perche, cette sorte de mât, sur l'épaule et à la lancer aussi droit que possible devant soi, de la façon que nous allons dire.

L'instrument étant choisi, de taille et de poids réglementaires, il s'agit de le porter à l'épaule. Pour le placer perpendiculairement au sol où repose son extrémité la moins grosse, l'athlète est autorisé à se faire aider. Il se baisse, pose le pied sur l'extrémité la moins grosse, et la saisit à deux mains, tandis qu'un de ses camarades soulève le mât jusqu'au-dessus de sa tête. Dès lors il est livré à ses propres forces, appuie la partie qu'il tient contre son épaule droite, passe la main gauche en dessous et se redresse en soutenant avec sa poitrine le mât appuyé sur les paumes de ses deux mains. L'équilibre trouvé, l'homme fait quelques pas en chancelant, stoppe et, ramassant ses forces, en plein élan jette aussi vigoureusement qu'il le peut, d'un mouvement des bras et de l'épaule droite, le « Caber » devant lui.

Le " Caber " quitte les mains du joueur.

Prêt à lancer.

Le joueur se prépare.

Comme on peut le penser, la parabole décrite est plutôt courte. L'arbre touche bientôt le sol de son gros bout et oscille. Il y a un moment d'émotion. Comment tombera-t-il? Toute la question est là. Si l'impulsion donnée n'a pas été assez forte, la cime reviendra vers le lanceur et le jet est considéré comme nul. Tout au contraire, il est considéré comme bon lorsque le gros bout de l'arbre couché regarde le joueur. Il faut de plus s'appliquer dans la compétition à lancer aussi droit que possible, perpendiculairement à la ligne des talons. Le vainqueur est celui qui a réussi le jet le plus correct et le plus puissant.

Comme on le voit, en ce sport particulier aux Ecossais et encore aux seuls Ecossais des Hauts-Plateaux — les Anglais s'y sont vainement essayés et y ont finalement renoncé par suite de la difficulté du mouvement de l'épaule acquis dès la première jeunesse — l'adresse s'allie à la force.

S'il n'y a pas, et pour cause, de champion du monde du lancement du « Caber », la rivalité n'en est pas moins vive entre gars d'Ecosse, et les performances accomplies passionnent un nombreux public au pays de Childe Harold et d'Ivanhoe. A Londres, ce n'est qu'une fois l'an, au meeting du « Highland Athletic Club », que le lancement du « Caber » est

Le " Caber " lancé.

En l'air.

Le " Caber " sur le point de toucher le sol.

pratiqué. Le roi Edouard VII voulut bien s'y intéresser, l'an passé, et félicita vivement de ses prouesses un *constable* — prononcez « sergent de ville », si vous préférez - de Londres, l'agent Rod Matheson, originaire de Fowlis, depuis six ans champion du club. Le spectacle était d'autant plus attrayant pour le souverain que Matheson revêt pour cette solennelle circonstance le pittoresque costume national.

C'est pure coquetterie, en vérité, car le lancement du « Caber » exige une dépense d'énergie active, un effort pour lequel le corps le moins embarrassé, le moins enserré dans ses vêtements, est évidemment le mieux disposé.

Certains lanceurs de « Caber » ont connu les joies grisantes de la popularité, et tels d'entre eux, comme le défunt Donald Dinnie, le maître de tous les lanceurs, et en ce moment Kenneth Macrae et George Fleming, tous deux d'Aberdeen, voient toutes leurs exhibitions suivies régulièrement par un certain nombre d'admirateurs passionnés.

FERNAND FOS.

LE BANQUET DE L'*AUTO*

Le Banquet de l'*Auto*. — M. Henri Desgrange prononçant son discours.

*L'*Auto *a fêté la semaine dernière au Palais d'Orsay la distinction récente dont son directeur vient d'être l'objet. Nombreux furent les amis et les personnalités du monde automobile qui répondirent à l'appel des organisateurs du banquet offert au nouveau légionnaire.*

COMMENT ON TRACE UN CROSS-COUNTRY

En route.

Les lièvres partent, à deux ou trois ensemble, et laissent sur leur passage des traces, sous forme de banderolles de papier aussi longues que possible, afin qu'elles s'accrochent plus facilement au sol et résistent au vent.

Un carrefour, l'étude de la carte.

Choisir autant que possible un parcours circulaire aussi accidenté que possible d'une manière générale, c'est-à-dire comprenant un grand nombre de montées et de descentes.

Question brûlante, et sujette à beaucoup de discussions, au moment où s'ouvre la saison des grands cross. On se souvient des critiques qui furent faites, l'an dernier, au système qui consistait à faire courir toutes les grandes courses à travers champs sur le même tracé, dans le même parc, celui de Saint-Cloud. Nos lecteurs liront donc avec intérêt les notes que nous consacrons aujourd'hui à la manière la plus rationnelle de tracer un cross-country.

Le cross-country, de sa nature, de son nom même, doit être une épreuve très dure. Qui dit « course à travers la campagne », qui dit « épreuve à travers champs », désigne par là même un effort athlétique rempli d'imprévu, nécessitant à chaque moment une dépense d'énergie nouvelle dans un sens imprévu, pour triompher d une difficulté nouvelle.

Barrières, claies, ruisseaux, talus, fossés, troncs d'arbres, terrain tour à tour lourd ou léger, feuilles mortes à terre ou pavés, tout l'imprévu de la nature nue ou vaguement modifiée par les travailleurs de la campagne, doit se présenter sans interruption aux coureurs. Il faut qu'aucun d'eux ne sache, ne se doute, à aucune minute, de l'obstacle qui l'attend ; il doit ignorer nécessairement si, dans une minute, il va se trouver sur le sol plat d'une route nationale, dans une descente ravineuse, au milieu de bois branchus, qui lui flagelleront la figure, les bras et les jambes, ou en face d'une rude montée, qui l'oblige à ascensionner, comme dans la montagne la plus à pic.

Si les choses ne sont pas ainsi, il faut le dire, le cross-country perd la moitié de son intérêt, qui est considérable au point de vue sportif. Si dure que soit la route tracée par les lièvres, si accidentée qu'on la puisse imaginer, elle devient une piste, et par là même une route facile, aussitôt que les coureurs la connaissent, même seulement en es points principaux. Si le coureur sait qu'à tel endroit, ou approximativement, il rencontrera une longue montée, à tel autre endroit une longue descente, à tel autre encore, un champ fraîchement labouré, au lieu de se lancer un peu au hasard, en dispersant parfois ses forces, ne sachant jamais s'il se ménage t op ou ne se donne pas assez, il calcule, ne dépense pas son énergie en mouvements inutiles, il connaît le moment où il faudra fournir son effort le plus considérable ; il marche comme il marcherait en quelque sorte sur une piste sur laquelle il se serait déjà entraîné, et dès lors, le cross perd tout son intérêt.

On a vu, l'an dernier, en France, à quel point l'habitude d'utiliser pour les cross le parc de Saint-Cloud était néfaste. Il y a maintenant chez nous toute une série de professionnels du parc dont ils connaissent à fond les coins et recoins et où la course ressemble étrangement à la marche de l'homme qui rentre la nuit dans son appartement. Théoriquement, il n'y voit pas plus qu'un autre dans la nuit, mais pratiquement, il sait qu'à trois pas de la porte d'entrée se trouve le portemanteau contre lequel il peut risquer de buter fâcheusement; il sait qu'à deux pas, à gauche, le chambranle de la porte du couloir offre à son front un point de contact solide et mortifiant. Il se guide dans la nuit si instinctivement, que jamais même il ne songe à faire le calcul de pas auquel je viens de me livrer. Il con-

Le passage dur.

Ne pas hésiter, lorsqu'on en rencontre un. Le bon traceur doit avoir pour principe que rien n'est si bon, pour les poumons des concurrents, qu'une bonne montée, sur le sol friable, au milieu des branches.

naît sa piste et ne se fourvoie jamais. Ainsi en est-il du coureur de cross qui suit toujours les mêmes chemins à travers les mêmes bois. Il marche bien dans la nuit de l'inconnu, théoriquement, par le fait qu'il court un cross; pratiquement, il court une épreuve, je dirais presque, quelconque.

Il faut réagir absolument contre cette manière de voir les choses et de tracer les pistes de cross. Ces genres de courses doivent être des épreuves dures ; il ne faut pas oublier que le travail athlétique le plus pénible n'est pas le travail régulier, qui se déroule dans des circonstances prévues déjà ; il consiste, au contraire, en une succession d'efforts nouveaux et dont le premier est aussi différent du second en quantité et qualité que le second l'est du troisième et ainsi de suite, ces efforts se succédant, par ailleurs, à des intervalles de temps indéterminés.

Voilà ce qu'il ne faut pas oublier en traçant un cross ; ce sont les grands préceptes des traceurs anglais qui ont la spécialité de choisir les parcours les plus vraiment « cross », j'allais dire « rosses » : « beaucoup d'obstacles, aucune indication de leur nature, ignorance complète de la route. »

Pour le reste, je ne serais pas partisan qu'on traçât la route — matériellement parlant — d'une façon volontairement imprécise. Le fait de ne pas distribuer largement et franchement les papiers de couleur sur la route inconnue constitue presque une embûche offerte aux coureurs, et cause de leur part des hésitations, partant des pertes de temps et des efforts inutiles, qui ne rentrent pas dans les conditions normales, et je dirai « honnêtes » du cross, puisque déjà les myopes et les presbytes, tous ceux qui ont quelque faiblesse de vue, seront désavantagés, sans parler de ceux qui, malgré de grandes qualités athlétiques, manquent un peu de jugement rapide et de décision.

Les autres considérations : longueur de la route, disposition du trajet, etc., dépendent absolument de la volonté et de l'initiative des lièvres qui disposent de la liberté la plus entière.

Espérons que les traceurs des cross prochains ne l'oublieront pas, cette année.

A. F.

Le mur.

Offre également un des obstacles les meilleurs pour le cross-country. Il exigera des concurrents un effort tout différent de celui de la course.

Le pont.

Il est difficile de laisser les papiers sur le plancher du pont, d'où le vent les aurait vite balayés. Les traceurs les accrocheront, soit aux rampes, soit aux arbres voisins.

La chute... du traceur.

Le comble de l'imprévu de la route... Le traceur lui-même est dégringolé. Le passage n'est pas très recommandable; cependant, il n'est pas à dédaigner.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

Réparation instantanée des chambres à air au mastic Michelin.

En lançant notre Lardon Michelin, nous avons mis à la disposition des chauffeurs un procédé aussi pratique qu'économique pour réparer les petites perforations de chambres à air, c'est-à-dire la plupart des trous occasionnés par les clous ou les épines.

Toutefois, il ne fallait pas songer à obturer, avec ce procédé, des trous de plus de 4 millimètres, et il fallait encore, dans beaucoup de cas, avoir recours à la vieille formule, c'est-à-dire poser une pastille.

Nous avons donc cherché un procédé qui puisse prolonger en quelque sorte l'emploi du Lardon et éviter dans un très grand nombre de cas la pose d'une pastille.

Ce procédé est celui que nous allons décrire aujourd'hui : c'est la Réparation au Mastic Michelin.

Le Mastic Michelin, véritable viatique des pneus, guérit donc à la fois aujourd'hui les enveloppes et les chambres à air.

Appliqué à la réparation des chambres, il est d'un emploi remarquablement simple : il convient pour les trous ou fentes depuis 5 millimètres jusqu'à 2 et même 3 centimètres, c'est-à-dire qu'il est à employer là où le lardon serait inefficace. Cependant, nous devons faire une restriction : la réparation mastic n'est pas à adopter lorsque le trou à obturer se trouve dans la partie de la chambre à air qui est en contact avec la jante et avec les bourrelets, cas très rare d'ailleurs.

Sur le reste de la chambre à air, c'est-à-dire la partie qui est bien en contact avec l'enveloppe, la réparation Mastic tient très bien. Elle s'opère de la façon suivante :

Tirer de la boîte une quantité de mastic en rapport avec le trou à obstruer (la grosseur d'une noisette pour une fente d'un centimètre). Rouler ce mastic entre ses doigts et lui faire prendre une forme allongée. Puis, de la main gauche, en pressant sur les parois de la chambre, tenir la plaie ouverte (si la plaie est sale, la nettoyer sommairement avec un chiffon imbibé d'essence); de la main droite engager la boule de mastic dans la plaie, de façon a en faire entrer environ un tiers à l'intérieur. Puis mettre la chambre, la plaie en dessus, sur une surface plate, un marchepied par exemple, et exercer avec le pouce de la main droite des pressions vigoureuses sur le Mastic en déplaçant chaque fois un peu le doigt. Cette opération a pour but d'obliger le mastic à remplir exactement la coupure et de le façonner au bourrelet à l'intérieur et à l'extérieur.

En remontant la chambre à air, avoir soin de ne pas arracher le mastic. Une fois la chambre gonflée, la pression appliquera l'excès de mastic contre l'extérieur de la chambre et l'intérieur de l'enveloppe et s'opposera à toute fuite La chaleur développée en roulant durcira le mastic, en favorisant l'évaporation de la benzine qu'il contient.

Vérifier, avant d'employer le mastic, s'il n'est pas desséché. Dans ce cas, le malaxer avec une goutte d'essence Vérifier aussi s'il n'a pas tourné au gras par suite de l'introduction d'huile ou de graisse dans la boîte. Il a dans ce cas un aspect huileux et il est noir, mou et colle beaucoup aux doigts

La boîte de mastic Michelin, de 60 gr., Focatum, prix : 1 fr. 20.
La boîte de mastic Michelin, de 30 gr., Focalis, prix : 0 fr. 75.

MICHELIN ET Cie.

NOS CONCOURS SPORTIFS

POUR NOS ABONNÉS

Rappelons que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*) au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.

CONCOURS N° 23 RÉSULTATS

LA VISITE PRÉSIDENTIELLE AU SALON

Ainsi qu'on a pu le voir dans les comptes rendus de nos confrères quotidiens, lors de sa visite d'inauguration au Salon de l'Automobile, le Président de la République est entré au Grand Palais exactement à 10 h. 1 m. 25 s. et est sorti des Serres de la Ville de Paris, à l'issue de sa tournée, à 11 h. 22 m. 47 s. Le temps total de la visite a donc été de **1 h. 21 m. 22 s.**

Il s'est trouvé un pronostiqueur qui a approché ce temps de très près. C'est **M. H. Lemercier, au Troncq, par le Neubourg (Eure)**, dont la carte postale indiquait 1 h. 22 m. 4 s. et qui gagne ainsi le premier prix, cinquante francs en espèces.

Le second prix (25 francs) revient à **M. Capitrel, à Vimoutiers (Orne)** qui a pronostiqué 1 h. 20 m. 30 s. 2/5.

Voici, d'autre part, la liste des concurrents qui, s'étant le plus approchés des gagnants, sont qualifiés pour le Concours d'Honneur :

Tiphaine (Londres). — Sabatier (Rochefort-sur-Mer). — Quertant (Paris). — Gaubert (Paris). — Léon Le Saout (Le Havre) — Sainsbut (Montluçon). — Tétu (Paris). — Bouhéry (Tours). — Vinet (Genouillac). — Morieux (Limoges). — Gilbert (Billancourt). — Faure (Paris). — Louis Darrepont (Bayonne). — Léon Darrepont (Bayonne). — Bourdier (Champs-s.-Marne). — Bezos (Paris). — Bouta (Menton). — Castély (Paris). — Giovanoli (Menton). — Caille (Menton). — Courtois-Suffit (Paris). — Du Costal (Paris). — Ferrand (Paris). — Dœuvre (Fleurieu). — Amblard (Melun). — Bonetto (Menton). — Fassio (Menton). — Palmaro (Monaco). — Dubois (Menton). — H. Leconte (Paris). — Délech (Loos). — M. Niquet (Menton). — Marsang (Menton). — Poulain (Paris). — Bernard (Menton). — Turmeau (Tours). — Laffont (Montpellier). — Rousseau (Paris). — Ribot (Fresnay-s.-Sarthe). — Leduc (Mamers). — Toulouse (Nîmes). — Rassat (Menton). — Agliany (Alfort). — Faton (Beau-Soleil). — Billet (Chuzy). — Rassat (Menton). — Martin (Paris). — G. Leconte (Paris). — Dutacq (Paris). — Gabriel (Lisieux). — Rousseau (Talence). — Oliviers Constant (Paris). — Purheus (Bordeaux). — Capponi (Menton). — Maillebiaux (Orthez). — Palmaro (Menton). — Rogez (Lille).

CONCOURS N° 24 RÉSULTATS AJOURNÉS

LE MATCH INTERNATIONAL DE BOXE

En raison de l'abondance des matières, nous reportons les résultats de notre concours n° 24 (match international de boxe) à notre prochain numéro.

CONCOURS N° 25 NOUVEAU

DEVINEZ LES MARQUES DES CAPOTS

Le concours suivant traitera d'une question pratique concernant l'automobile. C'est de la technique, mais de la technique mise à la portée de tout le monde.

Nous publions ci-dessous une série de clichés représentant des voitures automobiles. Il s'agit de reconnaître, rien qu'à la forme des capots, la marque de ces voitures.

Pour faciliter les réponses, nous avons donné à chaque cliché un numéro d'ordre. Il suffira donc, sur la carte postale, de mettre un nom à côté de chaque numéro.

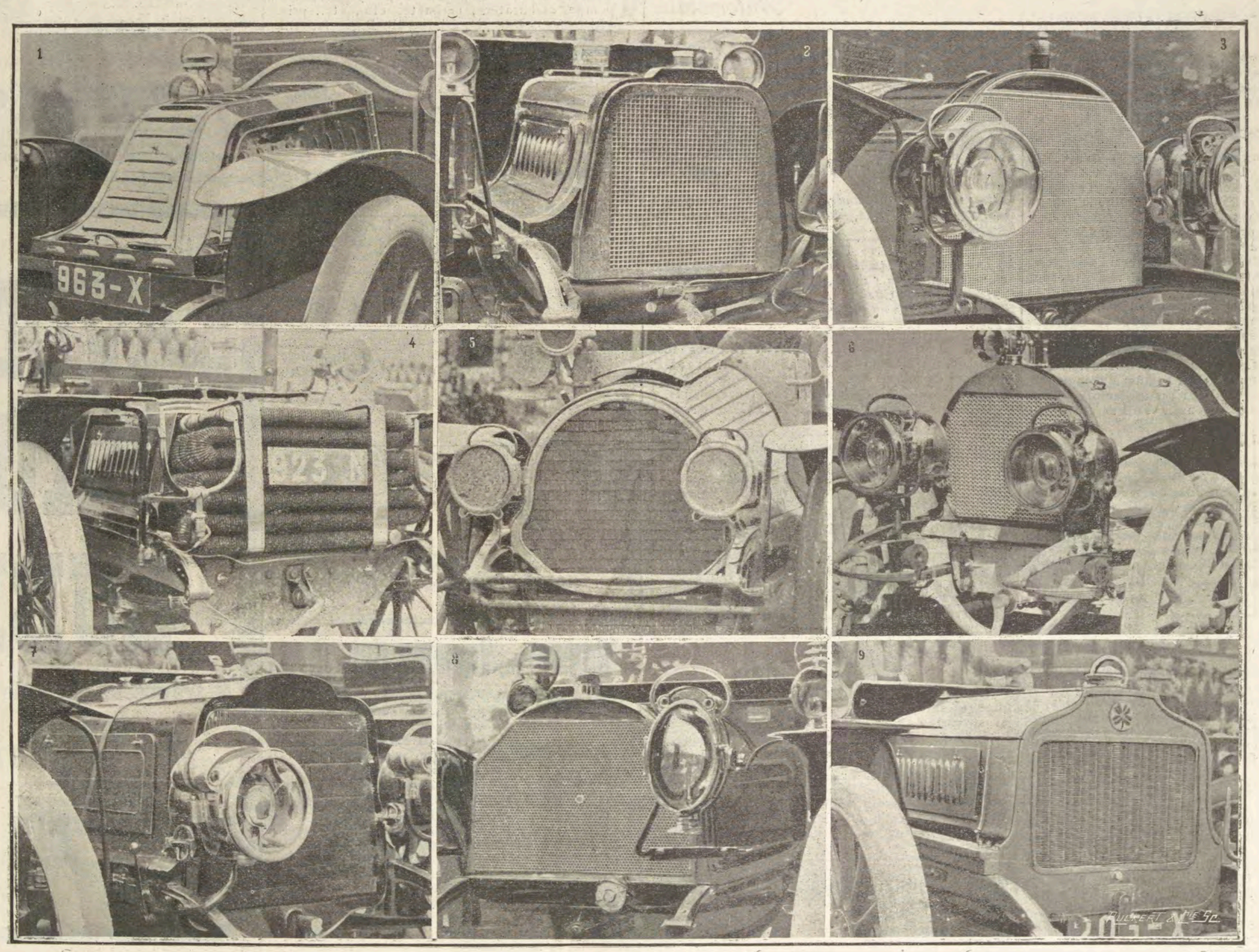
Comme d'habitude, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos le

VENDREDI 6 JANVIER

c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales doivent porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs** en espèces.



Quelles sont les marques de ces voitures ?

AUTOUR DES SPORTS

Graham. De Nève. Sanz. Le prof. Bayle. Williams. Erlebach. Loys. Vernon.
L'équipe française de la salle Bayle qui vient de lancer un défi à toutes les salles de boxe de Paris.

Reproduction d'un tableau de M. Henri Thévenin représentant les lauréats des Field-Trials de 1904.

NOS ÉCHOS

Reliures, Cartons relieurs et protecteurs

En vente dans nos bureaux :

1° Reliure toute prête à donner à son relieur pour faire établir les collections annuelles, modèle riche, 3 fr. 50.

2° Carton relieur permettant de réunir automatiquement au fur et à mesure les 52 numéros, modèle riche, 4 fr. 50.

3° Carton protecteur, pour hôtels, cafés, salles d'attente, permettant de conserver les 4 ou 5 derniers numéros, modèle riche, 3 fr. 50.

Expédition pour la France : 0 fr. 85 en plus.

Un record nouveau

Qui aurait cru qu'on en pourrait établir un après la variété infinie de records enregistrés chaque jour, sans parler des records de la plus haute fantaisie? Eh bien, le nôtre est celui du nombre d'enfants réunis dans une même salle par la *Joie des Enfants* pour applaudir un programme merveilleux.

Le nôtre, c'est deux mille cinq cents bambins hypnotisés, silencieux, devant la magie du spectacle, puis emballés, tapant leurs cinq mille menottes dans l'ivresse des applaudissements.

Cette assemblée extraordinaire du petit monde où on s'amuse s'est tenue, faut-il le dire? chez Bostock, le grand charmeur de fauves qui captive aussi l'enfance et se fait aimer follement de ses jeunes et adèles spectateurs. Ce record en est d'ailleurs un de plus, ajouté à ceux qu'il a déjà battus, à commencer par celui du nombre de lions qu'un dompteur peut voir dans ses cages et assouplir sous sa cravache!

Un joli cadeau

Quel plus joli cadeau à faire à un jeune homme que la collection de la *Vie au Grand Air*, richement reliée, qui contient, dans ses sept volumes, l'histoire complète et illustrée du sport dans ces sept dernières années?

Nous pouvons fournir ces collections au prix de 50 francs l'année 1898 — extrêmement rare — et de 38 fr. chacune des six autres années, soit en tout 158 fr.

Ajouter 1 fr. 25 par volume pour le port.

V. Granter.

Finance

Notre marché avait toutes sortes de raisons pour conserver sa stabilité dans l'animation. Mais la spéculation des places américaines est venue lui apporter troubles et agitation.

A New-York, la cote des Chemins Américains, de l'Amalgamated et des autres valeurs métallurgiques a eu à supporter des écarts considérables dont le Rio-Tinto s'est ressenti chez nous et — par répercussion — d'autres titres internationaux, surtout les fonds d'Etat.

Comme ce qui intéresse plus particulièrement nos lecteurs, c'est le pla ement, il nous faut leur signaler l'admission au marché officiel à terme de l'action de la Compagnie des chemins de fer du Congo supérieur aux grands lacs africains qui a été des mieux accueillies et se négocie activement.

L'on sait que l'Etat indépendant du Congo a accordé, à la Compagnie, depuis le 1er janvier 1902, une garantie d'intérêt; lorsque les bénéfices seront insuffisants pour payer 4 o/o aux actions de capital, plus l'annuité d'amortissement de ces actions en quatre-vingt-dix-neuf ans, l'Etat fournira le complément nécessaire. Ces sommes ne sont pas remboursables à l'Etat, de sorte que la Compagnie conserve la libre disposition de ses bénéfices. Dans ces conditions, le dividende minimum net de 10 francs semble susceptible d'une augmentation importante.

A signaler encore, pour sa résistance et son activité, le groupe des mines d'or, décidément entré, ainsi que nous l'avions prévu, dans une phase nouvelle.

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »
2° Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50
3° Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »

Automobiles

Renault Frères, neuves, 10 HP 1904, carrosseries de grand luxe, de différents modèles, aux meilleures conditions.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 14 HP 1904, neuves, carrosseries de luxe de différents modèles avec pneus renforcés de 105 Michelin aux 4 roues, aux meilleures conditions.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Renault Frères, 10 HP 1904, neuve, carrosseries ouvertes ou fermées, à entrées latérales, pneus Michelin renforcés 4 roues, aux meilleurs prix.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Panhard et Levassor, châssis et voitures 1904 et 1905, modèles longs et courts 8, 10, 15, 18 et 24 HP. Livraison de suite à des prix très avantageux.
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine et 32, avenue de la Grande-Armée, à Paris.

Quantité de voitures d'occasion Panhard et Levassor, Renault frères et autres marques en 6, 8, 10, 12, 14 et 15 HP. *Véritables occasions de bon marché.*
Mce Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine. (2069)

A vendre PANHARD-LEVASSOR, 15 HP, 1904, coupé limousine, entrées latérales, neuves.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaéton, occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
RENAULT frères, 10 HP, limousine, occasion.
DIETRICH 24 HP, 1903, tonneau fermé, occasion.
RENAULT frères, 9 HP, tonneau, occasion.
MORS, 19 HP, 1904, tonneau, occasion.
DARRACQ, 24 HP, tonneau, occasion.
LANDAULET ELECTRIQUE, occasion.
Vente, achat, échange.

Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.

Panhard-Levassor, Bayard, Renault Frères.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2070)

Occasion. Superbe limousine Panhard-Levassor, 12-15 chx. Phénix, carburateur Krebs, remise absolument à neuf. 9.500 francs. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2071)

Occasion. Limousine Renault, 9 chx, 1903, entrées latérales, carrosserie Kellner de luxe, mécanisme et carrosserie entièrement remis à neuf. Prix 7.000 fr. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2072)

Voiture Panhard-Levassor, 24 chx, 1904, châssis 2 m. 40, avec carrosserie grande limousine, entrée latérale, ou sans carrosserie. S'adresser à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, av. de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2073)

Garage central, 4, rue Buffault (faub. Montmartre). Téléph. 307-52. Installation unique. Surveillance de tous les instants. Atelier de réparations, accessoires, pièces de rechange. On trouve au Garage Central des voitures neuves et d'occasion de toutes les grandes marques. (2074)

Occasion, moteur Peugeot 8 chx, 2 cyl. verticaux, pompe, carburateur, magnéto, etc., etc., prix : 800 fr. Laurent Lassalle, Oloron (B.-P.) (2075).

A vendre Prunel 24 chx, moteur absol. neuf, excel. état de marche, tous accessoires, 7.000 fr. Mme Camille Prost, r. Rouget-de-l'Isle, Lons-le-Saunier. (2076).

Collections

A vendre *Vie au Grand Air* complète (dont 3 ann. rel.), 125 fr. Carpentier, Grand-Fresnoy (Oise). (2077).

A vendre, plus offrant, collection *Vie au Grand Air*, nos 119, 126, 143, 154 et 156 à 324 inclus. Siaens, villa Circé, Eeckeren (Belgique). (2078).

Cours et Leçons

Ecole A. M. Leçons d'automobiles. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles, 23, rue du Bois, à Levallois (près la porte de Courcelles). (2079)

Divers

J'achète cher diamants, perles fines, bibelots anciens. Henry Expert, 12, rue Le Peletier, entresol, téléph. 297-21. (2080).

Tennis

Rue de Vaugirard, 148. Après-midi du dimanche et du mardi à louer pour janvier et février. (2081).

L'Agence des Voyages Universels

« En cette saison, l'attention étant particulièrement attirée vers les pays du soleil et de la chaleur, » nous conseillons à nos lecteurs de s'adresser à l'**Agence des Voyages Universels, 17, faubourg Montmartre, à Paris**, qui organise, avec tout le confort désirable, les excursions suivantes :

1° **L'Egypte et la Haute-Egypte** (facultativement Khartoum et le Nil Blanc). — Du 11 janvier au 8 février et 1er mars 1905. Prix à forfait : 2.120 fr. en 1re classe, 1.870 fr. en 2e classe. Pour l'excursion à Khartoum, 3.100 fr. en 1re classe.

2° **L'Italie et le Littoral Méditerranéen**. — Du 23 janvier au 16 février 1905. Prix à forfait : 1re classe, 900 fr.; 2e classe, 800 fr.

3° **L'Algérie et la Tunisie**. — Du 24 janvier au 19 février 1905. Prix à forfait : 1re classe, 1.100 fr.; 2e classe, 965 fr. (Cette excursion sera répétée le 26 février et le 26 mars.)

4° **L'Italie, avec retour par Nice pour les fêtes du Carnaval**. — Du 8 février au 10 mars 1905. Prix à forfait : 1re classe, 1.000 fr.; 2e classe, 900 fr.

5° **L'Egypte, la Haute-Egypte, la Palestine et la Syrie**. — Du 15 février au 15 et au 28 mars 1905. Prix à forfait : de 1.870 à 2.900 fr., suivant la classe et l'itinéraire.

Pour plus amples renseignements, programmes et souscriptions, s'adresser à l'**Agence des Voyages Universels**, 17, faubourg Montmartre et 10, rue Auber, à Paris.

Officiers Ministériels

Adj. ét. Me Fauchey, not., 3, rue du Louvre. le 31 décembre 1904, à 9 h. du matin, d'un ETABLISSEMENT DE MAITRE DE FORGES, dénommé **FORGES DE PERSAN** exploité à Paris, r. Riquet, 29, r. Duret, 26, et usine à Persan (S.-et-O.). M.à p. (pouv. êt. bais.) : 850.000 fr. Cons. p. ench. 85.000 fr. S'adr. à Me E. Navarre, adm. de Soc., 61, r. des Petits-Champs, et audit not.

Un homme gros n'a jamais une santé parfaite. Si vous êtes obèse, écrivez dès aujourd'hui, à M. CHARDON, 10, rue St-Lazare, Paris. Il vous enverra *gratis*, par lettre fermée, le moyen sûr et rapide de maigrir

SAVON A L'EAU DE LUBIN

4 francs la Boîte de 3

EN VENTE PARTOUT

Parfumerie **LUBIN**
11, Rue Royale
PARIS.

Moteurs BUCHET 15, r. Greffulhe, Levallois-Perret
Gagnant du Criterium au 1/3 litre avec 1re, 2e et 4e places.
à soupapes commandées.
pour Motocyclettes et Voitures